X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 8)**

z dnia 7 lutego 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 8)

7 lutego 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat przygotowania polskich portów do przeładunku zboża;

– informację na temat dzierżawy terminalu zbożowego w Porcie Gdynia.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Ziejewski** sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych, **Lidia Kostańska** dyrektor Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury Wsi Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Jacek Jurak** p.o. wicedyrektor Departamentu Rolnictwa i Rozwoju Wsi Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Tomasz Chróstny** prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wraz ze współpracownikami, **Marek Szymczak** przewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Jacek Podgórski** dyrektor Forum Pracy Związku Przedsiębiorców i Pracodawców, **Piotr Pawłowski** przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia, **Stanisław Iwan** członek rady nadzorczej delegowany do czasowego wykonywania czynności prezesa zarządu spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, **Bartosz Bloch** dyrektor handlowy w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk SA, **Janusz Mróz** dyrektor do spraw nieruchomości i umów w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA, **Pierre Pages** prezes Mondry sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Sobczyński** członek zarządu Viterra Polska sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Filip Pawlik** asystent społeczny posła Michała Kołodziejczaka.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Mamy dzisiaj dwa punkty. Zaczynamy od rozpatrzenia informacji na temat przygotowania polskich portów do przeładunku zboża.

Jest z nami pan minister Marchewka. Panie ministrze, bardzo proszę o przedstawienie tej informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo parlamentarzyści, szanowni goście, pozwólcie państwo, że przedstawię informację na temat przygotowania polskich portów do przeładunku zboża. Drugim punktem jest kwestia dzierżawy terminala zbożowego w Porcie Gdynia. Są to sprawy, które można powiedzieć, że są połączone.

Zacznę od tego pierwszego tematu. Przedstawię generalne, ogólne informacje na podstawie tej notatki, informacji, która została przygotowana przez ministerstwo dla pań i panów posłów. Jeśli chodzi o kwestie generalne, to chciałbym państwu powiedzieć, że w segmencie kwestii przeładunku zboża roczne zdolności przeładunkowe polskich portów, które mają podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej, czyli porty w Gdańsku, w Gdyni, w Szczecinie i w Świnoujściu, to łącznie ok. 12 mln t, z czego 3,275 mln t

to jest Port Gdańsk, 4,620 mln t to jest Port Gdynia i ok. 4 mln t to jest zespół portów Szczecin i Świnoujście. Jeśli chodzi o kwestię przeładunku zboża w tych czterech portach o kluczowym znaczeniu dla polskiej gospodarki, to jest ok. 12 mln t.

Jeśli chodzi o takie szersze uwzględnienie całego potencjału przeładunkowego produktów typu agro, tak to nazwijmy, już poza stricte zbożem, to w Porcie Gdynia zdolności przeładunkowe wzrastają do poziomu ok. 14 mln t w skali roku. Chciałbym też zaznaczyć szanownym państwu parlamentarzystom, że zboże aktualnie jest też obsługiwane w jednym z gdyńskich terminali kontenerowych, więc można powiedzieć, że ta sprawa jest rozpatrywana w różnych konfiguracjach. Jeśli chodzi o kwestie operacyjne, czyli przy uwzględnieniu bezpośrednio tego dodatkowego potencjału tego konkretnego obiektu, to zdolności przeładunkowe zboża w polskich portach wzrastają do poziomu łącznie ok. 15 mln t.

Patrząc na statystyki, jak to wyglądało w poprzednich latach, to w 2023 r. w portach przeładowano ok. 9,350 mln t zboża, w tym 3 mln t w Porcie Gdańsk, 4 mln t w Porcie Gdynia, 1,8 mln t w portach Szczecin i Świnoujście.

Jeśli chodzi o kwestię tego, jak wyglądają możliwości przeładunkowe, to oczywiście są jeszcze szczegółowe informacje, które otrzymaliście państwo w formie pisemnej – które podmioty realizują konkretne przeładunki w poszczególnych portach. Ale mają państwo tę informację na piśmie, więc chyba nie będę tego po prostu przedstawiał, bo są to szczegóły, które państwo dostaliście.

Chciałbym tylko zaznaczyć, że z punktu widzenia działalności operacyjnej to zarządy portów, będące bezpośrednio pod nadzorem Skarbu Państwa jako spółki do niego należące, nie prowadzą, nie mogą prowadzić takiej działalności przeładunkowej. Robią to firmy prywatne, które działają na terenie portów, które dzierżawią tereny portowe i zajmują się bezpośrednio tymi działaniami związanymi z przeładunkami.

To tyle tytułem wprowadzenia, jeśli chodzi o zdolności przeładunkowe i to, jak to wygląda od strony organizacyjnej. Na posiedzeniu Komisji są ze mną obecni członkowie zarządów portów Gdyni, Gdańska, Szczecina oraz Świnoujścia. Są też przedstawiciele Departamentu Gospodarki Morskiej, nadzoru właścicielskiego w Ministerstwie Infrastruktury, więc jesteśmy gotowi na wszelkie pytania, jeśli chodzi o pierwszy punkt. Kwestie dotyczące sprawy terminala zbożowego w Gdyni – to pan przewodniczący zdecyduje, kiedy mam ewentualnie wrócić do tego tematu. Te sprawy będą musiały się ze sobą łączyć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Najpierw przeprowadzimy dyskusję, a później przejdziemy do terminala.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dobrze.

Na tym etapie, jeśli chodzi o generalne wprowadzenie, to dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos w tym punkcie dotyczącym wszystkich punktów?

Panie ministrze, a jak wygląda kwestia tych przeładunków w kontekście pochodzenia tego zboża? Jak dużo z tego zboża to jest zboże ukraińskie? Tego nie widzę w tych wartościach przekazanych w formie papierowej. Czy analizujecie państwo w tym kontekście sprawę rozwoju infrastruktury w rumuńskich portach, które – jak donoszą media – chciałyby przeładowywać u siebie część tego eksportu ukraińskiego zboża? W jakimś zakresie te inwestycje już ruszają. Ruszają inwestycje drogowe i nie jestem pewien, czy też kolejowe. Czy dokonujecie państwo w tym zakresie analiz i jak duży jest ten obrót ukraińskiego zboża przez polskie porty?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, to są dane, które mogą bezpośrednio posiadać zarządy portów. Na tym etapie w Ministerstwie Infrastruktury nie jesteśmy w stanie przedstawić takich danych, bo jesteśmy na etapie zmian nadzoru właścicielskiego i kwestii związanych z zarządzaniem portami. Jeżeli są tutaj przedstawiciele portów i mają takie informacje,

to mogą ich udzielić. Natomiast my w ministerstwie nie jesteśmy w stanie na tym etapie udzielić szczegółowych informacji o tym temacie, bo nie posiadamy szczegółowych informacji, jeśli chodzi o konkretny wolumen, bo to ma pan na myśli?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, jasne.

Państwo prezesi, członkowie zarządów portów – czy mogliby państwo podzielić się z nami tą informacją? Przepraszam, pan dyrektor departamentu w tej sprawie, tak? Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Dzień dobry, Paweł Krężel, Departament Gospodarki Morskiej.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o szczegółowe dane, ile z tego zboża, które przeładowujemy w polskich portach, pochodzi z Ukrainy, to bardzo trudno jest nam to powiedzieć. Nawet kiedy pytamy o to operatorów terminali, to oni nie wskazują, że wiedzą, skąd pochodzi to zboże. Zboże, wchodząc z Ukrainy na terytorium Unii Europejskiej, jest traktowane po prostu jako zboże. Czasami to zboże jest deklarowane jako ukraińskie, a czasami nie. Tak naprawdę to trudno powiedzieć, skąd ono pochodzi. Szacujemy, że ok. 3–4 mln t to było zboże ukraińskie.

Jeśli chodzi o Rumunię…

Poseł Stanisław Tyszka (Konfederacja):

3–4 mln t?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak. W zeszłym roku z tego zboża, które zostało wyeksportowane, to 3–4 mln t to było zboże ukraińskie.

Jeśli chodzi o Ukrainę, to tam te porty obsługują większe ilości… Przepraszam, o Rumunię. Pan przewodniczący pytał się o przeładunki zboża w Rumunii. Rumunia jest faktycznie bardziej aktywna, ale wynika to z tego, że transport drogą lądową z Ukrainy do tych portów, żeby to zboże wyeksportować później w świat, jest po prostu tańszy niż do polskich portów. Dlatego Ukraińcy czy też dysponenci ładunków ukraińskich decydują się w pierwszej kolejności na porty rumuńskie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale państwo śledzicie te inwestycje drogowo-kolejowe w Rumunii, które mają jeszcze zwiększyć ten import? To jest jakieś poważne zagrożenie dla wykorzystywania polskich portów czy to nie będzie mieć jakichś większych skutków na przeładunki w polskich portach? Chociaż, jak rozumiem, jest to problematyczne, bo jak już pan powiedział – nie wiemy dokładnie, ile tego zboża ukraińskiego przechodzi przez Polskę, tak?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak. Przede wszystkim musimy pamiętać, że porty ukraińskie miały dużo gorszą infrastrukturę niż porty polskie. Żeby umożliwić tam eksport tego zboża, musiano poczynić dużo większe nakłady niż w polskich portach. Infrastruktura kolejowa była tam w absolutnie fatalnym stanie. Dlatego też te doniesienia dotyczące inwestycji w ukraińskie porty, w infrastrukturę dostępową od strony lądu, tory kolejowe, drogi – to wynika z tego, że tam ta infrastruktura była w fatalnym stanie. Żeby umożliwić jakikolwiek eksport, trzeba było dużo zainwestować.

Infrastruktura portowa w Polsce jest jednak w lepszym stanie. Jesteśmy przygotowani do eksportu. Jak widać, mamy większy potencjał, niż przeładowujemy. Tak że mamy jeszcze potencjał, żeby to zboże w polskich portach obsługiwać, żeby obsługiwać o 2–3 mln t więcej. Jeśli chodzi o polskie porty, to czekamy na klientów, na podmioty zainteresowane eksportem zboża. Jesteśmy w stanie zwiększyć ten potencjał w przypadku, gdyby podmioty zainteresowane zwróciły się do operatorów terminali z propozycją jakichś długoterminowych kontraktów. Musimy o tym pamiętać, bo często mamy takie zarzuty, że terminale w polskich portach nie chcą obsługiwać partii zbóż, nie chcą obsługiwać zleceń, ale to bardzo często wynika z tego, że te zamówienia są składane na ostatnią

chwilę i polskie terminale mają już zabukowane inne ładunki. Bardzo często w rozmowach ze stroną ukraińską wskazujemy na konieczność zawierania umów długoterminowych, tak żeby operatorzy terminali w polskich portach mogli to lepiej planować, żeby ten cały proces przeładunkowy był lepiej zaplanowany, ale też żeby na podstawie tych umów długoterminowych można było dokonywać inwestycji w infrastrukturę, w suprastrukturę i zwiększać ten potencjał. Oczywistym jest, że operatorzy terminali, którzy są prywatni, którzy są niezależni od zarządów portów, nie będą dokonywać inwestycji, jeśli nie mają obietnic, umów długoterminowych, nie mają perspektyw na to, że rzeczywiście to ukraińskie zboże będzie przeładowywane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem, że teraz po państwa stronie jest tryb negocjacji umów długoterminowych ze stroną ukraińską na dostawę tego zboża – czy nie zajmujecie się tym?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Zarówno ministerstwo, jak i zarządy portów nie negocjują umów. Umowy negocjują operatorzy terminali niezależni od zarządów portów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Rozumiem, ale czy uczestniczycie państwo w tym procesie?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie. Oczywiście, że nie. Nie możemy uczestniczyć w tym procesie jako ministerstwo. To są umowy handlowe, czyli umowy handlowe na konkretne partie konkretnych towarów w określonym czasie. Nie możemy ingerować w takie kontakty handlowe.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam. Panie pośle, o co chodzi?

Poseł Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Mamy 12:20, a o 12:30 są głosowania.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A, słusznie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tylko jedno słowo, odpowiadając jeszcze na pytanie pana przewodniczącego. Te kwestie dotyczące przepływów w kontekście zboża wymagają dokładnego sprawdzenia tego w porozumieniu ze służbami celnymi, więc będziemy bardzo rzetelnie sprawdzać tę sprawę, tym bardziej że kwestia zboża jest tym, co rozpala ostatnio emocje, jest bardzo istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa żywnościowego naszego kraju. Mogę zadeklarować, że te szczegóły zostaną państwu przedstawione, tym bardziej że pan przewodniczący zapytał, jak wygląda kwestia dotycząca realizacji tych działań także po stronie ukraińskiej. To wymaga rozszerzenia zakresu tematu Komisji, do którego musimy przygotować szczegółowe dane. Mówiliśmy o przygotowaniach polskich portów do przeładunków, ale nie bezpośrednio w kontekście tego, co dzieje się na Ukrainie, i budowy infrastruktury. Mogę zadeklarować, że jesteśmy w stanie wrócić do tego tematu po otrzymaniu bardziej szczegółowych danych od konkretnych służb.

Natomiast z punktu widzenia realizacji tych działań chciałem państwu powiedzieć, jak to wygląda od strony prawnej. Rolą Skarbu Państwa, czyli w tym wypadku zarządu portu jako spółki należącej do Skarbu Państwa, jest nadzór nad terenem portowym, ale działania przeładunkowe realizują prywatni przedsiębiorcy, którzy realizują działalność na tym terenie. To ci prywatni przedsiębiorcy negocjują swoje umowy i je realizują. W żaden sposób nie może wiązać się to z jakąkolwiek ingerencją państwa w prowadzenie prywatnej działalności. Oczywiście w umowach, które są podpisywanie między zarządami portów a podmiotami, które dzierżawią tereny, są wskazane różne czynniki, które zobowiązują przedsiębiorców na przykład do realizacji konkretnego wolumenu, w jakiejś konkretnej liczbie przeładunków albo realizacji konkretnych inwestycji na terenie, który w tym wypadku jest dzierżawiony od Skarbu Państwa. Taka jest rola zarządów portów. Jeśli chodzi o kwestie bezpośrednio przeładunków, to realizują ją konkretne podmioty,

które funkcjonują na terenie portów. Panie przewodniczący, te dane mamy m.in. z tych statystyk, które przytaczamy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, dziękuję bardzo.

Wrócimy do tej dyskusji po przerwie. Spotykamy się po głosowaniach.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, wracamy do posiedzenia, więc proszę o zajmowanie miejsc.

W związku z tym, że są z nami przedstawiciele trzech portów wielkomorskich, to bardzo proszę o odniesienie się do tej dyskusji – i być może macie państwo dane o tej ilości ukraińskiego zboża – i też do tego, czy prowadzicie rozmowy z ukraińskimi producentami, władzami w zakresie zwiększenia tych dostaw zboża. Czy takie rozmowy są, czy ich nie ma? Jakie są szanse na to, żeby ten obrót jeszcze zwiększyć?

Dyrektor handlowy w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk SA Bartosz Bloch:

Rozumiem, że zaczynamy i nie czekamy na resztę osób.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Moglibyśmy spędzić tu cały dzień i nie wiadomo, czy wszyscy wrócą, więc nie.

Dyrektor handlowy w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk SA Bartosz Bloch:

Dobrze, panie przewodniczący. Port Gdańsk, Bartosz Bloch, dyrektor handlowy.

Jeśli chodzi o ilość ukraińskiego zboża w naszym przypadku, to ukraińskie jest to, co wjeżdża do nas na pociągu – to są składy kolejowe, które wjeżdżają przede wszystkim do jednego terminala plus dwa terminale miały w ubiegłym roku śladowe ilości – jeden 16 tys. t, a drugi 26 tys. t. Ale ten pierwszy zrobił ponad 400 tys. t. Czyli jest to 500 tys. t – to jest ok. 16% tego, co wiemy, że na pewno jest ukraińskie, bo to twardo wynika ze środka transportu i tego, że przyjeżdża to ładowane po stronie ukraińskiej. Co do reszty, to tak jak powiedział pan minister i pan dyrektor – jako zarząd portu tej wiedzy nie możemy mieć. Wiedza pochodzi od terminali i od spółek kolejowych. Żadna z tych spółek nie jest zobligowana do przekazywania tych danych. Mamy takie informacje w ramach współpracy.

Odnośnie tego, czy zarządy portów uczestniczą w tych rozmowach, to tak jak powiedział pan minister – nie jest to nasza rola. My co najwyżej w 2022 r. przesyłaliśmy zapytania, kontakty strony ukraińskiej, biznesu ukraińskiego do naszych terminali. Jednym z efektów takich rozmów był kontrakt, który teraz skutkuje tym, że mamy te kilkanaście procent zboża z Ukrainy u nas w jednym dużym terminalu.

Chcę tylko dodać, ponieważ te 500 tys. t to jest 16% z 3,1 mln t. Dwa lata temu Gdańsk przeładowywał 1,6 mln t. Mamy dwa razy więcej zboża, czyli wychodzi na to, że w Gdańsku przeładowujemy zdecydowanie więcej zboża polskiego. Polskie zboże dociera do portu i z portu jest wysyłane. Nie widzimy żadnych związanych z tym zakłóceń.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo.

Kierownik Działu Handlowego Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA Jakub Koczara:

Dzień dobry, Jakub Koczara, kierownik Działu Handlowego Zarządu Morskiego Portu Gdynia. W Gdyni przeładowujemy 6,7 mln t zboża. Mieliśmy wzrost 42–43% rok do roku. Natomiast faktycznie trudno jest powiedzieć, jaka część tego zboża jest pochodzenia ukraińskiego oprócz tego, które stricte wjeżdża w kontenerach na terminal kontenerowy. Zdolność teoretyczna tego, co są w stanie państwo przeładować na terminalu kontenerowym BCT, to jest 1,2 mln t w skali roku, czyli miesięcznie 100 tys. t. Natomiast to nie jest w pełni wykorzystane. W Gdyni oprócz terminala kontenerowego, który zajmuje się tym ad hoc, z potrzeby chwili, funkcjonują cztery terminale przeładowujące zboża. Gdy staramy się pozyskać tę informację, gdy ją kolekcjonujemy, to terminale często informują nas, że nie do końca są w stanie określić, jaki wolumen jest pochodzenia ukraińskiego, ponieważ eksporter zamawia statek, pojemność składową i terminal nie zawsze monito-

ruje sytuację, co pochodzi z Ukrainy. To jest w rozumieniu naszym, portowym, polskie zboże, jeżeli dobrze rozumiem – może państwo zweryfikują tę informację.

Podkreślę jeszcze, że Port Gdynia miał przyrost rok do roku o prawie 2 mln t – z 4,7 mln t na 6,7 mln t. Teoretycznie można powiedzieć, skąd wzięły się te 2 mln t ekstra – można domyślać się, że może pochodzić to z Ukrainy. Natomiast skąd dokładnie – to musiałyby odpowiedzieć terminale. Nie zawsze tą informacją się dzielą albo nie zawsze ją posiadają. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję.

Trzeci port…

Członek rady nadzorczej delegowany do czasowego wykonywania czynności prezesa zarządu spółki Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Stanisław Iwan:

Dzień dobry, Stanisław Iwan, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Moi poprzednicy wyjaśnili już dosyć szczegółowo, jaka jest sytuacja – i u nas jest podobnie. Nie posiadam danych w zestawieniach, które zostały dla mnie przygotowane na dzisiaj – jaki wolumen zboża pochodzi z Ukrainy. Na to pytanie w tej chwili nie jestem w stanie odpowiedzieć. Faktycznie jest to przede wszystkim domena operatorów. Myślę, że operatorzy są w stanie udzielić informacji w większym stopniu. Tak jak stwierdzili moi poprzednicy – nie jest rolą zarządu portu prowadzenie negocjacji z portami czy operatorami ukraińskimi. Natomiast u nas też nastąpił wzrost wolumenu w stosunku do zeszłego roku i można przypuszczać, że też było to związane z pojawieniem się ukraińskiego zboża. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję.

Panie ministrze, czy macie państwo jakieś plany w kontekście uzupełnienia po stronie spółek Skarbu Państwa jakimś podmiotem, który mógłby pełnić rolę operatora zbożowego? Wydaje się, że przez wiele lat, a w zasadzie w Polsce od zawsze jest tu luka. Skoro mamy porty, które kontrolujemy i które są naszą własnością, mamy różne spółki o znaczeniu strategicznym, to ten sektor również wydaje się mieć niewątpliwie strategiczne znaczenie. Dobrze byłoby mieć jego część pod ścisłą kontrolą.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Odpowiadając, panie przewodniczący, na to pytanie – traktujemy jako priorytet kwestie związane z bezpieczeństwem ekonomicznym, a w tym z bezpieczeństwem żywnościowym, a to ewidentnie do takich tematów się zalicza. Są spółki Skarbu Państwa, które mogą być za to odpowiedzialne, mogą wziąć na siebie prowadzenie tej działalności w portach. Jednym z przykładów jest Krajowa Grupa Spożywcza. Myślę, że ta sprawa jest dość mocno powiązana z kolejnym tematem, który dotyczy dzierżawy terminala zbożowego w Gdańsku. Myślę, że w tym kontekście możemy spojrzeć na to kompleksowo. Jest z nami pan minister Ziejewski, sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych, pod którego m.in. podlega Krajowa Grupa Spożywcza. Myślę, że ten wątek jest do rozwinięcia również w tym następnym punkcie. Ale tak, zdajemy sobie z tego sprawę, że obecnie w kontekście konfliktu, który ma miejsce za naszą wschodnią granicą, po barbarzyńskim ataku putinowskiej Rosji na Ukrainę, sprawy związane z bezpieczeństwem, w tym bezpieczeństwem ekonomicznym, nabierają dużo ważniejszego znaczenia, niż wydawałoby się do tej pory. Dlatego widzimy bardzo istotną rolę, również w tym kontekście, patrząc na potencjalne zaangażowanie i możliwość zmiany zaangażowania podmiotów, które również należą do Skarbu Państwa.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo, panie ministrze. Wrócimy do tego w punkcie drugim.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze w tym punkcie pierwszym wypowiedzieć się, zadać pytanie? Nie słyszę.

Przechodzimy do punktu drugiego – rozpatrzenie informacji na temat dzierżawy terminalu zbożowego w Porcie Gdynia. Bardzo proszę, panie ministrze. A potem poproszę

może pana ministra, żeby opisał szerzej te kwestie związane z tym terminalem i naszymi koncepcjami rozwojowymi po stronie Skarbu Państwa.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pozwólcie państwo, że zacznę od przedstawienia informacji dotyczącej chronologii wydarzeń, które miały miejsce w tym zakresie. Jeśli chodzi o przygotowanie tego przedsięwzięcia w kontekście przetargu, to 22 września 2022 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia ogłosił postępowanie na dzierżawę terminala zbożowego. Wcześniej, z dofinansowaniem środków unijnych, zostały wyremontowane m.in. dwa nabrzeża, tor podejściowy. Tak jak wspomniałem w swojej poprzedniej wypowiedzi – polega to na tym, że rolą zarządu portu jest przygotowanie tej infrastruktury należącej do zarządu portu i przekazanie jej na jakichś konkretnych warunkach operatorowi, który realizuje działania na tym terenie. To był 22 września 2022 r. – ogłoszenie przetargu na dzierżawę tego terminala zbożowego. Następnie, kilka miesięcy później, czyli pod koniec stycznia, dokładnie 31 stycznia 2023 r., minął termin na składanie wniosków o dopuszczenie w postępowaniu o składanie ofert wstępnych i wówczas cztery podmioty zgłosiły się do tego postępowania: OT Port Gdynia, Mondry sp. z o.o., Szczecin Bulk Terminal sp. z o.o. i Speed sp. z o.o., również w konsorcjum. Następnie 8 listopada 2023 r., czyli już po wyborach parlamentarnych, nastąpiło zatwierdzenie przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia protokołu tego postępowania przetargowego i dokonano wyboru oferty złożonej przez konsorcjum, w tym wypadku Szczecin Bulk Terminal, Tapini i Ribera. To było to konsorcjum, które zostało zatwierdzone przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia w listopadzie ubiegłego roku. Następnie 15 grudnia Zarząd Morskiego Portu Gdynia zawarł właśnie z tym konsorcjum przedwstępną umowę dzierżawy. To wydarzyło się 15 grudnia, więc te decyzje zostały podjęte przez zarząd portu powołany w poprzedniej kadencji, który zresztą został wczoraj odwołany przez radę nadzorczą portu. Działania, o których mówię, są w całości rozpoczęte, realizowane i wszystkie działania z tym związane były wykonywane do tej pory przez zarząd wybrany w poprzedniej kadencji parlamentu. Te wszystkie działania, od rozpisania przetargu, przeprowadzenia postępowania, wyboru oferty, przez podpisanie umowy przedwstępnej, były realizowane przez poprzednią władzę portu.

Chcę powiedzieć państwu, że zarząd portu w postępowaniu przetargowym zawarł taką klauzulę, która dawała możliwość zakończenia tego postępowania w każdym momencie bez podawania przyczyny – taki był przepis. Nie skorzystano z tego. Mówię po prostu, jaka była kwestia związana z harmonogramem w tych sprawach.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące zawarcia potencjalnej umowy, to chcę państwu powiedzieć, że każda umowa na dzierżawę, która dotyczy okresu powyżej dziesięciu lat, wymaga zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Oczywiście przed zawarciem tej ostatecznej umowy wymagane jest przez spółkę, jaką jest zarząd morskich portów, po pierwsze, uzyskanie opinii rady nadzorczej, po drugie, uzyskanie zgody walnego zgromadzenia spółki i po trzecie, uzyskanie zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. To są trzy warunki, które są niezbędne do tego, aby potencjalny port mógł podpisać taką umowę. Następnie chcę jeszcze państwu powiedzieć, że w ustawie o portach i przystaniach morskich jest taki przepis, który mówi, że po zwróceniu się przez port o wyrażenie zgody na podpisanie takiej umowy są cztery przesłanki, które dają możliwość niewyrażania zgody na podpisanie takiej umowy. Pozwólcie państwo, że je wymienię: po pierwsze, jest to zagrożenie obronności, bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa publicznego lub porządku publicznego, po drugie, stwierdzenie niezgodności przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości ze strategiami rozwoju, programami lub dokumentami programowymi w zakresie gospodarki morskiej lub transportu, po trzecie, stwierdzenie niezgodności przewidywanego sposobu zagospodarowania nieruchomości z planem rozwoju portu lub przystani morskiej i po czwarte – bardzo szeroki przepis – inny ważny interes publiczny. Niezależnie od tych warunków, które zostały przedstawione, o których państwu powiedziałem, do zawarcia umowy dzierżawy jest wymagana zgoda na dokonanie koncentracji w rozumieniu ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów albo też potwierdzenie przez właściwy organ, że zgoda na taką koncentrację nie jest wymagana. Postępowanie

w tej sprawie jest prowadzone oczywiście na wniosek zainteresowanego potencjalnego dzierżawcy.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące wyrażenia zgody czy przedstawienia informacji na temat koncentracji, to żadnych informacji w tej sprawie jako ministerstwo nie posiadamy, dlatego że według informacji, które także pojawiały się publicznie od przedstawicieli tego podmiotu czy konsorcjum, które znalazło się na pierwszym miejscu tej oferty, zostało skierowane pismo do Komisji Europejskiej o rozpatrzenie takiego wniosku o koncentrację.

Jeśli chodzi o sprawy dotyczące kwestii proceduralnych, to one wyglądają dokładnie w ten sposób, jak to państwu przedstawiłem. Na tę chwilę chcę powiedzieć, że jeszcze poprzedni zarząd portu przesłał do ministerstwa wniosek o wyrażenie zgody na podpisanie tej umowy. Jesteśmy na etapie prowadzenia procedury administracyjnej, która rozpoczęła się kilka dni temu. W tej chwili oczekujemy. Będziemy prosić ministerstwa, które też są w zakresie zainteresowania tą sprawą, o szczegółowe opinie dotyczące tej sprawy i dzierżawy tego terminala zbożowego i opinię co do tego wniosku, który został złożony przez zarząd portu. Jesteśmy na etapie realizacji procedury administracyjnej.

Wracając jeszcze do tego, co wydarzyło się do tej pory, chcę państwu powiedzieć, że oprócz tego, że cały proces przetargowy i to postępowanie było realizowane od 2022 r., mówiąc wprost i odpowiadając na pytanie pana przewodniczącego Płażyńskiego, które myślę, że rozwinie jeszcze pan minister Ziejewski – nie było żadnych przeszkód, żeby na przykład podmiot Skarbu Państwa, jakim jest Krajowa Grupa Spożywcza, wziął udział w tym postępowaniu. Z informacji, które posiadamy, wiemy, że Krajowa Grupa Spożywcza nie uczestniczyła w tym postępowaniu. Myślę, że tej sprawy nie można rozpatrywać w oderwaniu od tego, co miało wydarzyć się w sąsiednim porcie, czyli porcie w Gdańsku, gdzie mówiąc wprost, został przygotowany bardzo duży teren do tego, aby stworzyć w tym miejscu terminal produktów agro, w trochę szerszym znaczeniu niż same zbożowe sprawy. W 2022 r. została podjęta uchwała Rady Ministrów o tym, żeby właśnie w tym miejscu stworzyć czy zrealizować takie przedsięwzięcie. To wydarzyło się oczywiście bez żadnych efektów – minęły już prawie dwa lata od tego momentu i ten plac, jak stał wtedy zawalony chyba hałdami węgla, jeśli dobrze pamiętam, tak nadal w tej sprawie nic się nie wydarzyło. Tam też mogła być zaangażowana Krajowa Grupa Spożywcza jako podmiot Skarbu Państwa i również nie doszło do żadnych pozytywnych i konstruktywnych efektów w tej sprawie.

Chciałbym również zwrócić uwagę, że jeśli chodzi o kwestię zaangażowania podmiotów Skarbu Państwa, o które pytał pan przewodniczący, to była możliwość, aby takie działania realizować. Z jakichś powodów nie były, nie zostały one zrealizowane. Myślę, że pan minister Ziejewski zwróci na to bardziej szczegółowo uwagę jako osoba nadzorująca od kilku tygodni Krajową Grupę Spożywczą.

Tak wygląda kwestia proceduralna. Od 2022 r. wydarzył się szereg działań, które były realizowane przez poprzedni zarząd portu. Potwierdzam, że do ministra infrastruktury trafił wniosek o wyrażenie zgody na zawarcie tej umowy, pomimo tego, że nie ma żadnej opinii co do koncentracji, która może być wydawana przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta lub przez Komisję Europejską. Ale z racji tego, że podmioty, które się znalazły na pierwszym miejscu w tej procedurze konkursowej, mają dosyć wysokie obroty – ta decyzja czy wniosek o koncentrację powinien zostać bezpośrednio skierowany do Komisji Europejskiej.

My jako Ministerstwo Infrastruktury nie mamy żadnych informacji w tej sprawie. Więc można powiedzieć jasno, że jest to jedna z przesłanek, która jest konieczna do tego, żeby zawrzeć tę umowę. Natomiast z nieznanych nam powodów były już zarząd portu można powiedzieć, że na samej końcówce sprawowania władzy w porcie zrealizował tę procedurę przekazania i mówiąc wprost – wypchnięcia tej umowy, nie przekazując nam informacji o tej potencjalnej koncentracji. Zostało to przekazane do ministra infrastruktury. Mogę mieć wątpliwości dotyczące tego, skąd był ten wielki pośpiech i dlaczego zostało to zrobione tak szybko, chociaż nie ma pozostałych dokumentów, które pozwalałyby spełnić pozostałe warunki, o których mówiłem.

Od kilku dni toczy się procedura administracyjna. Potwierdzam, że wpłynęło to pismo. Czekamy na opinie pozostałych ministerstw, które są bezpośrednio w gronie interesariuszy tego przedsięwzięcia.

Dziękuję, panie przewodniczący. Myślę, że pan minister Ziejewski będzie mógł rozwinąć kwestie dotyczące obecności podmiotów Skarbu Państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tylko od razu podpytam. Czy w tym zakresie prosicie państwo o opinię też Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, czy te służby nie wydają opinii? Rozumiem, że to one są decydujące, czy spełniony jest ten punkt pierwszy.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli prosiliście państwo?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze.

Proszę bardzo, panie ministrze. Czy pana zdaniem rzeczywiście Krajowa Grupa Spożywcza ma rozbudowane kompetencje, żeby stać się takim operatorem zbożowym?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Zbigniew Ziejewski:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni goście, opór polskich rolników w stosunku do tego przetargu jest bardzo duży, dlatego wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury, obecnym tu panem ministrem podjęliśmy wspólne działania, żeby sprawdzić prawidłowość tego przetargu. Jesteśmy już po trzech spotkaniach. Głęboko to wszystko analizujemy. Spotykając się z prezesem Krajowej Grupy Spożywczej, nie otrzymałem odpowiedzi, dlaczego Krajowa Grupa Spożywcza nie wystartowała do tego przetargu, mając ku temu wszelkie możliwości, bo muszę powiedzieć, że Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa przekazał ponad 800 mln zł dla Krajowej Grupy Spożywczej, aby wystartowała ona w tym przetargu. Zarówno moje Ministerstwo Aktywów Państwowych, jak i Ministerstwo Infrastruktury… Nawet pismo Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi jasno mówi, że jeżeli wydzierżawia się podmiot na 30 lat, to chcielibyśmy, żeby nad tym podmiotem czuwał Skarb Państwa. Na dzisiaj, jeżeli otworzycie państwo na stronie czwartej tej informacji, którą mamy wszyscy przed sobą, to zobaczycie, że firma Bunge importuje 128 tys., a eksportuje 360 tys., firma Viterra importuje 222 tys., a eksportuje 83 tys.

Panowie prezesi, dyrektorzy portów, nie jesteście w stanie określić, skąd i jaki towar wpływa do was. Minister Telus mówił na mównicy, że wpływa tyle i tyle zboża ukraińskiego, a wy mówicie, że nie wiecie, jakie jest to zboże. Wiecie tylko, że to zboże, które jest załadowane na wagony lub na kontenery, to jest to zboże ukraińskie, a reszta jest niewiadomego pochodzenia. Dlatego, biorąc pod uwagę to, że na dzisiaj rolnicy przygotowują kolejną blokadę kraju, w dniu 9 lutego, domagając się od rządu jednoznacznej deklaracji… Dzisiaj mówimy, że nieważne, kto będzie zarządzał portem, kto będzie to eksportował, a to jest bardzo ważny element, kto będzie decydował o eksporcie polskiego zboża. Nie chciałbym, żeby firmy z takim kapitałem doradczym, jak te, które brały udział w przetargu – jedna spółka ma 2650 zł, a druga spółka ma 2450 zł – żeby to były firmy, które doradzają i wchodzą takim kapitałem, a później będą inwestowały 200–300 mln w infrastrukturę portową. Krajowa Grupa Spożywcza jest przygotowana do tego, żeby wejść w to przedsięwzięcie, ale musimy sprawdzić warunki prawne, których dokonał poprzedni rząd. Nie dokonał jej obecny rząd, tylko cała procedura została dokonana przez poprzednią ekipę i trzeba to powiedzieć jasno na tej sali. Dzisiaj zbieramy owoce tamtych decyzji. Bunt środowiska rolniczego nie wynika z tego, jak przedstawiam – że ktoś importuje 222 tys. t, a eksportuje 83 tys. t. To co, sprowadzamy do Polski zboże, gdy jest jego nadmiar?

Dlatego wspólnie z panem ministrem infrastruktury podejmiemy te działania. Zastanawiamy się nad tym, czy ten przetarg możemy unieważnić i żeby w następnym etapie do procedury dołączyła Krajowa Grupa Spożywcza. Krajowa Grupa Spożywcza jest w tym momencie w trakcie wymiany rady nadzorczej, a następnie zarządu. W nadzorowanej przeze mnie Krajowej Grupie Spożywczej te decyzje zapadną w miesiącu lutym. Decyzje podejmiemy razem z ministrem infrastruktury. Tym bardziej że minister rolnictwa jest także żywo zainteresowany tą sprawą. Musimy bronić interesu polskiego rolnika. Polscy rolnicy sprzedają zboże, a potem są bardzo niezadowoleni z oceny w tych portach – rolnik ma u siebie zboże i spełnia ono wszystkie parametry, a jadąc do portu, zboże nie spełnia już tych parametrów. Rolnicy ponoszą ogromne straty. Czasami są zawracane samochody z portu, bo nie zgadza się jakość zboża z tym, co rolnik ma zbadane w laboratorium u siebie. Musimy to wszystko unormować. Dlatego wspólnie z panem ministrem infrastruktury podejmujemy te działania.

Panie przewodniczący, Krajowa Grupa Spożywcza włączy się do tego przedsięwzięcia, tylko musimy unormować też procedurę tych 800 mln, bo poprzedni zarząd nie unormował tej procedury, gdyż te pieniądze nie weszły w podniesienie kapitału Krajowej Grupy Spożywczej. Stało się tak, gdyż kapitał mniejszościowy zaskarżył do sądu tę decyzję, bo bał się, że straci możliwość swoich decyzji, oddziaływania w Krajowej Grupie Spożywczej. Tę procedurę procedujemy dalej prawnie i mam nadzieję, że w ciągu kilku tygodni wyjaśnimy tę procedurę z panem ministrem infrastruktury i z panem ministrem rolnictwa i wyjaśnimy też, czy ten przetarg będzie unieważniony, czy będzie podpisana umowa z firmą, która go wygrała.

Jeżeli mówię o Gdyni, to interesuje mnie bardzo mocno, bo oprócz tego, że eksportujemy tam zboże w tonażu, o którym powiedział pan prezes, ale importujemy też pasze – chciałbym dowiedzieć się, co wchodzi w pozycję „pasze”, bo widzimy tu 2 mln t. To jest bardzo interesujące pytanie – czy Polska, mając nadprodukcję zbóż, importuje jeszcze pasze? I kto to robi? To jest bardzo istotny element w naszej dzisiejszej dyskusji. Mając nadprodukcję, są jeszcze firmy, zachodnie koncerny – mówię tutaj o firmach Bunge i Viterra. Według danych importowych jedna firma importuje 128,763 t, a druga firma importuje 222,302 t. Trzeba to wszystko powyjaśniać – czy powinniśmy w takim kierunku prowadzić politykę gospodarczą Polski. Dwa lata temu cena zbóż wynosiła w Polsce 1600 zł, a dzisiaj rolnicy otrzymują 600–800 zł. Jak prowadzić gospodarkę, gdzie cena zbóż spadła dwuipółkrotnie? Tego się nie da prowadzić. Dlatego jest ten bunt rolników. Oni wychodzą na drogi, bo dalej nie da się tak prowadzić gospodarki. Oni oczekują od aktualnego rządu poparcia, wsparcia i dlatego musimy dalej działać w tym kierunku, żeby wzmocnić pozycję eksportową i wysłać to zboże, tym bardziej że w mojej dyspozycji jest też Elewarr, bo jest on pod Krajową Grupą Spożywczą. Elewarr ma 800 tys. t pojemności magazynowej i to jest naturalne zaplecze, aby to zboże kupować od rolników, magazynować i eksportować właśnie przez nabrzeża portowe. Na dzisiaj powierzchnia magazynowa Elewarru jest wykorzystana w 12%. W pozostałej części w tych magazynach jest puste powietrze. Podejmiemy razem z panem ministrem Marchewką takie decyzje, które będą wyjaśniały, dlaczego Elewarr w swoich magazynach posiada tylko 80 tys. t zboża.

Te działania w tej chwili podejmujemy radykalnie i wszystkie decyzje podejmiemy po wyborze rady nadzorczej i ukonstytuowaniu się jej, bo nie mamy jeszcze przewodniczącego tej rady, i dokonamy zmiany zarządu w Krajowej Grupie Spożywczej. W tym momencie będziemy dalej decydować razem z panem ministrem Marchewką o tym, co mamy dalej zrobić w sprawie tego przetargu. Na dzisiaj przetarg jest zakończony i czeka na decyzję – możemy go unieważnić, ale będziemy zastanawiać się nad tym, jaką procedurę wybrać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, z cierpliwością wysłuchałem pana wypowiedzi. Przepraszam, ale muszę odnieść się do kilku kwestii, bo mam wrażenie, że pan minister w swojej wypowiedzi nie do końca oddaje rzeczywistość, a przynajmniej traktuje ją pan dość wyrywkowo. Nie jestem specjalistą od rynków zbożowych, ale zaczynając od początku, to jak pan zauwa-

żył – odwołaliście już poprzednie zarządy i członków zarządów portów wielkomorskich, więc nie wiem, czemu zwraca się pan do zebranych tutaj pracowników tych portów „prezesi" i „wiceprezesi". Nie wiem, czy to jest taki chwyt, który zostanie później wykorzystany w jakimś filmie na YouTubie. Szanowni państwo, wiemy, kto tutaj jest.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

To wydarzyło się wczoraj, więc pan minister mógł tego nie wiedzieć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale przecież pan minister Marchewka już to zakomunikował w swojej wcześniejszej wypowiedzi.

Panie ministrze, pan mówi, że my nie wiemy, ile tego zboża do Polski przyjeżdża, ale my wiemy, ile tego zboża do Polski przyjeżdża. Rozumiem, że wątpliwość jest taka, jak bardzo to zboże później się miesza i trafia do portów, które to zboże później wywożą. To są dwie kompletnie różne rzeczy. Panie ministrze, nie wiem, dlaczego sugeruje pan, że nie wiemy, ile zboża trafia do Polski. To jest zupełnie co innego. Wypowiedzi panów z portów, a nawet pana ministra Marchewki zupełnie nie dotyczyły tego, o czym pan mówił, co pan sugerował, chyba że jest pan w stanie to powtórzyć, ile zboża trafia do nas z Ukrainy. Mam zupełnie inne informacje – że dokładnie wiemy ile.

Panie ministrze, pan mówi…

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale ja panu w tej chwili nie udzieliłem głosu i wcześniej pana cierpliwie wysłuchałem

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, zapisałem sobie, że pan mówi o tym, że jakimś skandalicznym zachowaniem jest to, że przez polskie terminale przechodzi 232 t paszy. Co to jest za liczba? Co z tego, że przechodzi 232 t – to przecież jest jakiś margines. Co to jest za argument? To znaczy, że pan minister na naszym poważnym posiedzeniu Komisji chce stworzyć atmosferę, w której sugeruje się oglądającym, ale też gościom, że jakoby działo się coś strasznego, że 232 t paszy wypływa czy przypływa przez polski port? Biorąc pod uwagę te tonaże, o których mówimy, to są zupełnie marginalne ilości. Panie ministrze, nie rozumiem, dlaczego wikła pan te sprawy.

Kolejna sprawa – 800 mln zł dla Krajowej Grupy Spożywczej, zacytowałem sobie: żeby wnieśli udział w terminalu portowym. Pan czyni taki zarzut, że oni tego nie wnieśli. Nie wiem, czy to nie jest jakiś skrót myślowy, że „Krajowa Grupa Spożywcza dostała 800 mln zł, żeby wnieść udział w portowym terminalu". Rozumiem, że miała może wykupić czy poczynić tymi kwotami jakieś inwestycje. Chciałbym uzyskać na to odpowiedni dokument, że rzeczywiście została dokapitalizowana 800 mln zł na jakieś konkretne cele. Chciałbym to zobaczyć, bo nie wiem, czy pan minister nieco nie wprowadza nas w błąd. Potem pan minister wyjaśnił też, że to nie była wina Krajowej Grupy Spożywczej, że te 800 mln zł być może nie poszło w tym kierunku, w którym pan minister sugerował, że powinno było pójść, bo pan minister sam zauważył, że zgodnie z prawem została wszczęta jakaś procedura udziałowców mniejszościowych, którzy nie chcą wchodzić w tę inwestycję. Zaprezentował pan wszystkim zebranym obraz, jakoby poprzedni zarząd czy jeszcze aktualny zarząd Krajowej Grupy Spożywczej dokonał jakichś niecnych działań, zablokował jakąś inwestycję ze szkodą dla polskich rolników, dla polskiego przemysłu rolnego. To po prostu się nie godzi. Panie ministrze, mam wrażenie, że to była bardziej wypowiedź propagandowa niż merytoryczna, która miała odnieść się do problemu. Bardzo proszę więcej tak nie robić.

Otwieram dyskusję.

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

Muszę odnieść się do pana wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

Jeżeli chce pan zacytować te materiały, które mam przed sobą ja i na pewno też pan od ministra infrastruktury pana Arkadiusza Marchewki – panie przewodniczący, na str. 4, gdy mówimy o Zarządzie Portu Morskiego w Gdyni, pozycja pierwsza „zboża" w tonażu „przeładunki" – 4 070 520 t, pozycja druga „pasze" – 2 060 924 t. To 2 mln t, panie przewodniczący, jeżeli pan dobrze słuchał, a jeżeli nie, to możemy to odtworzyć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Powiedział pan „231 t przez zachodnie koncerny".

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

To w tym momencie poprawiam się. Czytam to, co mam w materiałach – to są 2 mln i mówimy o paszach, nie mówimy o zbożu, które jest w pozycji pierwszej – 4,070 mln, a pasze są 2,060 mln, rośliny oleiste 42,646 t. Razem jest to 6,174 mln t. O takich liczbach mówimy. Nie wiem, dlaczego włącza pan tutaj 230 t i mówi, że jest to nieistotne.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan powołał się na konkretne dwie spółki.

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

A teraz mówię ja czy nie?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Powołał się pan, panie ministrze, na konkretne dwie spółki – dlatego.

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

Mówię teraz o konkretnej rzeczy – Zarząd Portu Morskiego w Gdyni SA. Czytam panu dokładne dane, żeby pan nie wyrywał mi z kontekstu, że podaję jakieś marginalne kwoty. Jeżeli dla pana marginalną kwotą są 2 mln, to niech pan to powie polskim rolnikom, którzy 9 lutego staną na blokadach, dobrze?

To był pierwszy argument. A drugi argument – to, co mówił pan minister Marchewka, pytałem się pana prezesa Zagórskiego, dlaczego Krajowa Grupa Spożywcza nie wystartowała do tego przetargu, ale nie uzyskałem odpowiedzi na to pytanie. Mając taki kapitał i biorąc pod uwagę to, że miała być to Krajowa Grupa Spożywcza strategiczna dla rozwoju Polski, strategiczna dla stabilizacji cen, stabilizacji rynku, to wszyscy tego oczekiwaliśmy. Oczekuje tego także minister rolnictwa, oczekuje tego Ministerstwo Aktywów Państwowych, bo mam teraz tę spółkę pod sobą. Będziemy dokładnie analizować, dlaczego tak się nie stało – dlaczego Krajowa Grupa Spożywcza nie wystartowała w tym przetargu.

Wystarczająca odpowiedź?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, naprawdę, jakieś przepychanki słowne…

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

To pan je rozpoczął.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie są one przedmiotem mojego szczególnego zainteresowania. Komentowałem to, co pan minister mówił. Cieszę się, że jest duży tonaż przeładunków w portach, nie rozumiem, w czym jest tu problem. Rozumiem, że pan minister zasugerował, że jest ogromny tonaż, mówiąc o kwocie 231 mln t dotyczącej pasz, które miały utrudniać życie polskim rolnikom przez zachodnie firmy. 2,6 mln t to jest po prostu ogólny wolumen wszystkich… Ale nie jest tu powiedziane, że jest to 2,6 mln t pasz sprowadzanych do Polski przez zagraniczne korporacje. Tutaj takich danych nie ma, więc nie wiem, o co panu ministrowi chodzi.

Taka moja uprzejma prośba – proszę przestać podnosić ten argument, że rolnicy teraz protestują z uwagi na okoliczności, które miały mieć dawniej miejsce. Nie, rolnicy

wychodzą teraz protestować, bo obawiają się, że zostaną zalani ukraińskim zbożem, z uwagi na to, że europejska polityka nie uwzględniła postulatów Polski w zamykaniu polskiego rynku na produkty zbożowe. Rolnicy dlatego wychodzą, bo pomorski rolnik boi się, że będzie sprzedawał pszenicę za 700 zł, a nie za 1400 zł, jak to było wcześniej. Tego się boją polscy rolnicy. Jest to związane z kwestią ukraińską. Mam nadzieję, że państwa rząd doholuje to tak, jak poprzedni to doholował. Stworzył koalicję składającą się z pięciu państw przyfrontowych z Ukrainą, która powiedziała twarde „nie" Komisji Europejskiej i stanęli po stronie polskiego rolnika, a nie w tym przypadku po stronie ukraińskiego rolnika, ukraińskich korporacji międzynarodowych. Na to też liczę. Tego dotyczy ten spór. Dlatego, panie ministrze, rolnicy wychodzą dziś na ulice.

Pan minister Chróstny.

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta Tomasz Chróstny:

Witam serdecznie, Tomasz Chróstny, prezes UOKiK.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pozwolę sobie zabrać głos wyłącznie w tym wymiarze, w którym został wspomniany Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Mianowicie rzeczywiście w tej wstępnej umowie rozstrzygającej przetarg zawarto warunek zawieszający – jednym z nich jest uzyskanie zgody ministra właściwego dla gospodarki morskiej, a z drugiej strony warunek dotyczący kontroli koncentracji. Na chwilę obecną ani do nas, ani do Komisji Europejskiej nie został złożony tego typu wniosek o wyrażenie zgody. Natomiast z informacji, które zostały przedstawione na chwilę obecną przez spółkę, wynika, że ta koncentracja najprawdopodobniej ze względu na kryteria obrotowe właścicieli podmiotów grup kapitałowych reprezentowanych przez podmioty, które wstępnie ten przetarg wygrały, spełnia kryteria wynikające z rozporządzenia 139/2004, a zatem może podlegać kontroli koncentracji na poziomie Komisji Europejskiej. Jeżeli te dane się potwierdzą, wówczas to Komisja Europejska będzie dokonywała oceny tego, czy to przejęcie nie spowoduje zakłóceń w konkurencji, jeżeli chodzi o te procesy realizowane w portach, i to Komisja Europejska będzie właściwa jako organ wydający decyzje w tym zakresie. Mówiąc wprost – zgodnie z zasadą jednego urzędu UOKiK zostanie wówczas wyłączony z zakresu oceny kontroli koncentracji w zakresie tejże umowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy ktoś z posłów albo z gości chciałby zabrać głos? Pan się zgłasza. Proszę się przedstawić i wtedy zabrać głos.

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia Piotr Pawłowski:

Dzień dobry państwu, Piotr Pawłowski. Tak naprawdę to dzisiaj jestem gotów występować w trzech funkcjach. Rozpocznę może od funkcji dotychczasowego prezesa zarządu spółki Bałtycki Terminal Zbożowy, czyli firmy, która jest dzisiaj w pewnym sensie obiektem tej części dyskusji. Zauważyłem dużą liczbę nieścisłości i – delikatnie mówiąc – niedoprecyzowań w komunikatach otrzymywanych od panów ministrów. Pozwolę sobie przytoczyć kilka faktów, na podstawie których będziecie wszyscy państwo słuchający świadomi, gdzie obecnie jesteśmy.

Odpowiadając panu ministrowi – za czasów, gdy w imieniu konsorcjum amerykańsko-holenderskiego przez pięć lat jako prezes prowadziłem tę spółkę, przeprowadzane przez Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa były trzy procedury due diligence. Finał sprawy był taki, że za każdym razem nie dochodzono do kwestii negocjacji ceny i w każdym z momentów KOWR, a jednocześnie także przedstawiciele firmy Elewarr, którzy czasami pojawiali się na terminalu, odstępowali od finalizacji rozmów.

To jest, jeżeli chodzi o kwestię KOWR, ale skupmy się bardziej na KGS, bo ten temat dzisiaj był bardzo często poruszany. Uzupełniając słowa pana ministra Marchewki co do chronologii, pozwolę sobie uzupełnić państwa wiedzę w kilku obszarach. Nie jest prawdą, że KGS nie jest w procesie. Mianowicie KGS jest bardzo aktywna w tym procesie przetargowym, o czym państwo – ku mojemu gigantycznemu zaskoczeniu – nie macie wiedzy. W tym momencie wychodzę z roli prezesa dawnego Bałtyckiego Terminala Zbożowego i przejmuję głos jako jeden z konsorcjantów. KGS rozpoczął rozmowy z naszym konsorcjum w listopadzie 2022 r., czyli tuż po ogłoszeniu przetargu na postępowanie

przetargowe związane z wydzierżawieniem na 30 lat terminala zbożowego. Te wszystkie dyskusje zakończyły się notarialnym podpisaniem porozumienia inwestycyjnego, czyli de facto porozumienia, które nas obecnie wiąże – nas jako konsorcjum i Krajową Grupę Spożywczą. Krajowa Grupa Spożywcza zaakceptowała program inwestycyjny, notabene przedstawiciele zarządu portu w Gdyni mogą to zaraz autoryzować. Nakłady inwestycyjne, panie ministrze, na tego typu aktywa, jakim jest terminal zbożowy w Gdyni, mieszczą się w przedziale 100–280 mln zł. To jest de facto minimum nakładów inwestycyjnych i maksimum tego, co wynikało z najlepszej złożonej oferty. Tak więc 800 mln bazowało bardziej na mocarstwowości i potrzebie Krajowej Grupy Spożywczej do tego, żeby być fizycznie w dwóch obszarach portowych, czyli w Gdyni i w Gdańsku.

Jeśli chodzi o kwestię gdyńską, to KGS w każdym momencie była przez nas notyfikowana. Co więcej, każda z ofert, zarówno wstępna, jak i wiążąca, złożona jesienią zeszłego roku, była uzgadniana co do szczegółów z Krajową Grupą Spożywczą. Czyli Krajowa Grupa Spożywcza jest w pełni świadoma i de facto jest docelowym konsorcjantem spółki celowej. Innymi słowy, zgodnie z umową inwestycyjną, która – jeszcze raz mówię – została notarialnie podpisana przez zarząd KGS, KGS przejmuje kontrolę zarówno merytoryczną, jak i kapitałową nad spółką, która ma zarządzać tym terminalem zbożowym. Drodzy państwo, nie bardzo rozumiem, dlaczego dyskutujemy o reaktywacji, unieważnieniu przetargu, tak aby dać KGS szansę na to, żeby była w tzw. procesie przetargowym, podczas gdy KGS jest de facto w tym procesie.

Wracając do meritum. Informacji o tym, że przetarg został poprowadzony w takiej czy innej formule, pozwolę sobie nie skomentować z uwagi na to, że nie jest to przedmiotem dzisiejszej dyskusji. Natomiast pragnę państwu zwrócić uwagę na jedną rzecz. KGS miała powody, dla których tak naprawdę nie wystąpiła. Nie chcę już doinformowywać pana ministra, bo zakładam, że otrzymał pan te informacje osobiście od jeszcze aktualnego zarządu KGS. KGS miała pełne powody do tego, żeby nie wystąpić bezpośrednio i skorzystać z konsorcjum, które zostało stworzone na tenże cel, tak aby biznes, który miał być prowadzony na tymże aktywie, był rzeczywiście biznesem rentownym. KGS ma świadomość tego, że aktualnie nie ma kadr, nie ma zasobów do tego, żeby prowadzić taką spółkę, jaką jest terminal zbożowy – spółkę prawa handlowego. Nie może sobie pozwolić na to, żeby inwestując publiczne środki, nie chcę powiedzieć, że marnotrawić, bo to jest nie do końca właściwe słowo, ale nie do końca efektywnie wykorzystać. Stąd też na tym etapie inwestycyjnym, którego dotyczy umowa inwestycyjna, związując się z konsorcjum, które w tym momencie prezentuję, zdecydowała się na to, żeby część operacyjna prowadzona przez to konsorcjum do momentu osiągnięcia określonej skali przedsięwzięcia… KGS ma później prawo do tego, żeby przejąć 100% udziałów. To jest gestia i opcja KGS, więc podkreślam raz jeszcze – kontrola państwa w tym przypadku jest stuprocentowa.

Na tym etapie może zakończę. W razie ewentualnych pytań uzupełnię.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, ale kiedy KGS mogłaby wykupić 100% udziałów? Nie zrozumiałem tego.

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia Piotr Pawłowski:

Nie wiem, czy mam autoryzację zarządu KGS do tego, żeby upubliczniać tego rodzaju informacje, ponieważ jest to objęte umową poufności. Natomiast w tejże umowie jest bardzo precyzyjny termin na przejęcie 100% udziałów w tym przedsięwzięciu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A może pan odnieść się do informacji, którą mamy zawartą… Jestem zaskoczony, bo nie słyszałem, żeby Krajowa Grupa Spożywcza brała udział w tym przetargu. Jest to dla mnie pewna nowość. W informacji, którą otrzymaliśmy z ministerstwa, jeden z akapitów brzmi tak: „W dniu 8 listopada 2023 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA ogłosił wybór najkorzystniejszej oferty w postępowaniu na trzydziestoletnią dzierżawę terminala zbożowego w Porcie Gdynia. Za najkorzystniejszą uznana została przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia oferta złożona przez konsorcjum: Szczecin Bulk Terminal sp. z o.o., Tapini sp. z o.o., Ribera sp. z o.o., ZMPG SA. W dniu 15 grudnia 2023 r. zawarł z konsorcjum,

o którym mowa powyżej, przedwstępną warunkową umowę dzierżawy”. Ale w tym wyliczeniu nie ma Krajowej Grupy Spożywczej. Czy może pan to wyjaśnić?

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia Piotr Pawłowski:

Oczywiście, że mogę. Panie przewodniczący, odnosimy się de facto do dwóch różnych rzeczy. Pan w tym momencie przytoczył treść komunikatu zarządu portu po podjęciu decyzji o wyborze takiego a nie innego podmiotu jako tego podmiotu, z którym ma być podpisana umowa dzierżawy. Ja odnoszę się do tego, co de facto dotyczyło relacji biznesowych między Krajową Grupą Spożywczą a prywatnym biznesem

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

I państwo macie zawarte umowy z Krajową Grupą Spożywczą?

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia Piotr Pawłowski:

Oczywiście, że tak. Co więcej, tak jak powiedziałem wcześniej – Krajowa Grupa Spożywcza w każdym etapie, każda kwota, każdy… Ma nawet dokładny program inwestycyjny, wie, ile dokładnie przewidujemy wydać nawet na podnośniki, na zbiorniki, na wszystko, na cały ciąg logistyczny. Nie ma czegoś takiego, że Krajowa Grupa Spożywcza nie jest tego świadoma.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. To poprosimy o przekazanie nam…

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia Piotr Pawłowski:

Ale jeszcze jedno słowo. Pozwolę sobie dodać jedną rzecz tytułem uzupełnienia. Informacja o tym, że jest alians pomiędzy naszym konsorcjum a Krajową Grupą Spożywczą, została przekazana zarządowi portu po pierwszym etapie na złożenie ofert wstępnych, na etapie słownego omawiania tejże oferty. Wówczas zarząd portu nawet otrzymał od nas jako od konsorcjum skan podpisanej umowy inwestycyjnej. Zarząd portu był w pełni świadom tego, że Krajowa Grupa Spożywcza jest w tym procesie nie na wprost, ale z nami jako z biznesem prywatnym, ponieważ Krajowa Grupa Spożywcza miała jasne oczekiwania – terminal ma być uruchomiony, ma być doprowadzony do 100% swojej sprawności operacyjnej i w momencie osiągnięcia 100% sprawności operacyjnej ma być podjęta decyzja przez zarząd KGS o tym, czy KGS pozostaje w układzie takim, jaki przewiduje umowa inwestycyjna, czy też przejmuje 100% kontrolę nad tą spółką.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, to dopytam panów ministrów, bo panowie ministrowie nie zająknęliście się na temat tych biznesowych relacji między konsorcjum a Krajową Grupą Spożywczą. Czy panowie możecie się odnieść do tego?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, ja się odniosę. Nie jestem od tego, aby odnosić się do biznesowych relacji spółek, które nie są przez nas nadzorowane.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To poproszę drugiego pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Po drugie, w informacjach, które zostały upublicznione w otwartej procedurze konkursowej realizowanej przez Zarząd Morskiego Portu w Gdyni, i wynikach tego przetargu nie pojawiały się żadne informacje na temat jakichkolwiek aliansów biznesowych, które – jeżeli jest tak, jak mówi poprzednik, pan przedmówca – pokazywałyby na zaangażowanie w tej sprawie. Nie wiemy, co jest w takich umowach. Nie wiemy, co to znaczy alians, jakie są warunki tych tematów. Dostajemy od zarządu portu jasną i klarowną informację na temat tego, jakie są wyniki prowadzonej procedury – i na tym się opieramy. Według informacji, które otrzymaliśmy od zarządu portu, podmioty, które zostały wzięte pod uwagę jako te, które uczestniczyły, składają się z podmiotów, wśród których nie jest wymieniona Krajowa Grupa Spożywcza. Jeżeli mówimy wprost o dzierżawcach, bo chodzi tutaj o dzierżawę terenu – to, że ktoś z kimś zajmuje jakiś alians, to jest sprawa biznesowa konkretnych podmiotów. Port zajmuje się dzierżawą terenu. Krajowa Grupa

Spożywcza nie była i nie planowała być dzierżawcą terenu zgodnie z ogłoszeniem tego przetargu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, rozumiem, że pan minister nadzoruje port w innym zakresie. Port nie przekazał panu tego skanu umowy, o którym mówił wcześniej przedmówca i nie informował o tym, że jest jakiś alians biznesowy między Krajową Grupą Spożywczą a konsorcjum, które wygrało przetarg? Nie informowali pana ministerstwa o tym?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, zacznijmy od tego, że w procedurze konkursowej zarząd portu wyłonił zupełnie inny podmiot niż ten, o którym pan mówił. Jest to pierwsza kwestia sprostowania tej informacji. Po drugie, zarząd portu prowadzi procedurę dotyczącą konkretnego terenu. Jeżeli jest zainteresowany i staje w procedurze konkursowej, i mówi tak: jestem w stanie zapłacić za to kwotę X, płacić za dzierżawę kwotę Y, i podaje wszystkie szczegółowe informacje w postępowaniu konkursowym, to jest to sprawa tego, kto bierze udział w konkursie. A na jakiej podstawie on realizuje te założenia – czy na podstawie aliansu z innymi podmiotami, czy angażując tylko swój kapitał, to jest to sprawa tego, kto bierze udział w tym konkursie, a nie sprawa zarządu portu, a tym bardziej ministerstwa. Z procedury konkursowej, która została przeprowadzona w sposób otwarty, gdzie każdy miał do tego dostęp, prowadzonej przez zarząd portu w Gdyni wynika jasno – Krajowa Grupa Spożywcza nie była podmiotem dzierżawy tego terenu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, ja to rozumiem, ale jak zrozumiałem, państwo ministrowie wspólnie podchodzicie do tego tematu, wspólnie przedstawiacie, że będziecie współpracować, już współpracujecie, aby osiągnąć dobre wyniki, niezależność polskiego sektora spożywczego, i z uwagi na to, że jest to strategiczne posunięcie, to wspólnie nad tym pracujecie, więc, jak rozumiem, wymieniacie się informacjami. Jeżeli mówimy o zaangażowaniu Krajowej Grupy Spożywczej, to chyba nie jest bez znaczenia, że ta Krajowa Grupa Spożywcza, jak sugerował to pan minister Ziejewski, nie brała udziału. Może nie była podmiotem startującym w przetargu, ale okazuje się, że brała udział. Czy pan minister miał o tym wiedzę?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tylko jedno zdanie, panie przewodniczący. Proszę pamiętać, że całą procedurę – łącznie z wyłonieniem tych oferentów – prowadził poprzedni Zarząd Morskiego Portu w Gdyni. Ani ja, ani pan minister Ziejewski w tym nie uczestniczyliśmy. To jest zarząd wyłoniony przez nadzór właścicielski sprawowany przez poprzedni rząd. Myślę, że wszelkie pytania w tym zakresie warto kierować…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Do poprzedniego rządu.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

No, panie przewodniczący, tak to trzeba powiedzieć. To chcę panu powiedzieć.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, przepraszam, nie atakuję pana, tylko staram się wyjaśnić wątpliwości, jakie pojawiają się na tej sali. Staramy się poznać wszelkie okoliczności. Być może nie macie państwo pełnej wiedzy w zakresie tego, jak kształtował się ten przetarg i kto z kim współpracuje. Myślę, że po to się tu spotykamy, żeby o tym dyskutować.

Panie ministrze, przepraszam, ale jeżeli wychodzić z tego założenia, to po każdym rządzie musiałby być reset i nie zajmujemy się tym, co robił stary rząd. Zajmujemy się tylko tym, co robi nowy rząd, a od wszystkiego wcześniej się odcinamy. Chyba na tym nie polega ciągłość funkcjonowania państwa polskiego. Przepraszam, ale wydaje mi się to argument nie do końca zrozumiały i myślę, że pan minister miał coś innego na myśli.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

Chciałem panu przewodniczącemu powiedzieć, że głęboko analizujemy ten temat i przyjmujemy po rządzie, który był poprzednio… Dlatego wspólnie z panem ministrem Marchewką podejmujemy działania w tym temacie, odnośnie do tego przetargu. To, co powiedział mój przedmówca odnośnie do portów i udziału Krajowej Grupy Spożywczej – powiem panu tak, trzykrotnie rozmawiałem z panem prezesem Zagórskim na temat tego przetargu i na żadnym spotkaniu nie usłyszałem o tym aliansie, o którym mówi tutaj dzisiaj były pan prezes, że inwestycje będą poczynione od 100 do 280 mln. Nie usłyszałem tego. Nie usłyszałem też, że są moce przeładowcze na godzinę – tyle i tyle ton będzie ten port przeładowywał, jakie inwestycje będą wykonywane i że w tym będzie uczestniczyła Krajowa Grupa Spożywcza.

Powiem panu tak, że po tym dzisiejszym spotkaniu poproszę jeszcze raz, bo pan prezes Zagórski dalej jest prezesem tej grupy – poproszę go o szczegółowe wyjaśnienia tego, co mówił pan prezes, jak jest zaangażowana w to przedsięwzięcie Krajowa Grupa Spożywcza. Na dzisiaj nie otrzymałem takich informacji. Stąd działania Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Aktywów Państwowych, aby wyjaśnić warunki przetargowe na nabrzeżu w porcie Gdynia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tylko się upewnię. Czy pan minister, pytając o to, zwracał się do pana prezesa Zagórskiego na piśmie, czy prosił o wyjaśnienia tylko w formie werbalnej?

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

Dwukrotnie spotkaliśmy się w aktywach i rozmawialiśmy szczegółowo o warunkach tego przetargu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeżeli chodzi o pisemną informację, to pan minister pierwszy raz wystąpi w tej formie?

Sekretarz stanu w MAP Zbigniew Ziejewski:

Pisemnej informacji na ten temat nie mam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Jak pan minister wystąpi, to poprosimy o to pismo z wystąpieniem i o odpowiedź.

Przepraszam, chciałem dokończyć ten wątek, bo wydawał się bardzo ciekawy i ważny w kontekście dzisiejszego posiedzenia.

Bardzo proszę się przedstawić.

Radca prawny w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA Filip Krzystyniak:

Dzień dobry, Filip Krzystyniak, radca prawny, Zarząd Morskiego Portu Gdynia.

Szanowni państwo, chciałbym wskazać na kilka bardzo istotnych szczegółów. Po pierwsze, przetarg dalej trwa. Przetarg zakończy się z momentem zawarcia umowy dzierżawy, więc aktualnie można zastosować przepisy specyfikacji, które mówią o unieważnieniu przetargu albo od odstąpieniu.

Jeżeli chodzi o takie podmioty jak Krajowa Grupa Spożywcza czy Elewarr, to podmioty te nie były uczestnikami postępowania, więc dla nas nie były one stroną do jakichkolwiek rozmów czy negocjacji. Jako Zarząd Morskiego Portu w Gdyni nie wkraczaliśmy w relacje biznesowe konkretnych oferentów. Wiemy, że podmioty, które przed chwilą wymieniłem, wiedziały o tym postępowaniu, bo wymienialiśmy z nimi korespondencję.

Co do zgody Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów to chciałbym zauważyć, że wymagamy w przepisach specjalizacji, aby została wydana jakakolwiek decyzja z urzędu – czy to będzie decyzja wyrażająca zgodę, czy odmawiająca zgody na koncentrację, czy też decyzja, która wskaże, że Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów nie jest właściwym do wydania tej decyzji, bo musi ją wydać Komisja Europejska – i wtedy to uszanujemy. Ale domagamy się od przyszłego dzierżawcy, żeby dostarczył nam jakąkolwiek decyzję od Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Uzyskanie tej zgody leży po stronie przyszłego dzierżawcy, my przekazujemy tylko konkretne informacje, które były potrzebne zwycięskiemu konsorcjum do złożenia odpowiedniego wniosku.

Chciałbym zauważyć, że przetarg ten był przeprowadzony zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności w zgodności z przepisami prawa unijnego. Musieliśmy przeprowadzić przetarg, bo to jest wymagane przez statut i przez prawo unijne w związku z przebudową Nabrzeża Norweskiego i Indyjskiego.

Nie jest prawdą, że dopuściliśmy wszystkie podmioty do udziału w tym postępowaniu, bo postawiliśmy konkretne warunki. Nie stawialiśmy warunków w zakresie wysokości kapitału zakładowego, bo tak naprawdę to nie ma wielkiego znaczenia. Dla nas istotne było to, żeby dany podmiot posiadał zdolność kredytową albo zasoby w gotówce w wysokości 100 mln zł. Wybrane konsorcjum spełniło taki warunek. W tym zakresie zadbaliśmy, aby do umowy dzierżawy nie był dopuszczony podmiot, który nie byłby w stanie spełnić warunków, które wskazał w swojej ofercie. Badaliśmy wiele czynników przed wyborem najkorzystniejszej oferty i były to zarówno liczba przeładunków, zdolności przeładunkowe, wysokość zmiennego i stałego czynszu, ale również braliśmy pod uwagę wielkość nakładów, jaka zostanie dokonana na ten teren, bo nie chcemy oddać terenu w dzierżawę, żeby on niszczał, tylko chcemy, żeby na tym terenie przez 30 lat działy się inwestycje, które mają ogromny wpływ dla regionu i dla całej Polski.

Zapewniam, że dochowaliśmy należytej staranności w przeprowadzeniu tego przetargu. A to, dlaczego podmioty z udziałem Skarbu Państwa nie wystartowały w tym przetargu – bo oficjalnie nie wystartowały, nie wnikamy w umowy między przedsiębiorcami – nic nie wiemy i to nie jest pytanie do nas. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję.

Jeszcze zarząd portu?

Dyrektor do spraw nieruchomości i umów w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Mróz:

Dzień dobry, Janusz Mróz, dyrektor do spraw nieruchomości, Zarząd Morskiego Portu Gdynia. Szanowni państwo, chciałem dodać do tego, co powiedział pan mecenas, że obowiązek przeprowadzenia postępowania przetargowego wynika z dwóch dokumentów: po pierwsze, ze statutu spółki, który stanowi, że oddanie w dzierżawę nieruchomości położonej w granicach administracyjnych portu morskiego powyżej 30 tys. m^2 wymaga przeprowadzenia postępowania przetargowego.

Poza tym chciałbym dopowiedzieć jeszcze, że w 2018 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia zawarł umowę ze Skarbem Państwa, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, dotyczącą naszego największego postępowania, projektu inwestycyjnego, pogłębienia kanałów portowych do 16 m i przebudowy jednego z nabrzeży. Nie wiem, czy mogę o tym mówić, ale uzyskaliśmy bardzo poważne dofinansowanie na realizację tego projektu. Chciałbym państwu zacytować dwa fragmenty, które wynikają z umowy: po wygaśnięciu wyżej wymienionych umów dzierżawy Zarząd Morskiego Portu Gdynia przeprowadzi otwarte, przejrzyste i niedyskryminacyjne procedury w celu wyłonienia nowych operatorów, w których obecnym operatorom nie będą przyznane żadne preferencje. Oddanie nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę lub najem wymagać będzie przeprowadzenia przetargu publicznego. Są jeszcze przepisy, które mówią: jeżeli nie będziemy realizowali tej umowy zgodnie z dofinansowaniem, kwota dofinansowania podlega zwrotowi. To są milionowe kwoty. Jest jeszcze jeden bardzo ciekawy przepis, który jest dla mnie szczególnie istotny i który przyświecał komisji przetargowej: beneficjent zobowiązuje się do stosowania wysokich standardów, uczciwości i etycznego postępowania we wszystkich procesach związanych z realizacją projektu. Śmiem twierdzić, że Zarząd Morskiego Portu Gdynia dochował najwyższej staranności w postępowaniu przetargowym. Postępowanie przetargowe było jawne i publiczne, więc każdy podmiot, który miał interes prawny w dzierżawie tego terenu, jak i inne osoby mogą zapoznać się z protokołem postępowania ze złożonymi ofertami. Nie jest to żadna tajemnica.

Chciałbym jeszcze powiedzieć tak – wielokrotnie pojawia się takie stwierdzenie, że oddajemy nabrzeże w dzierżawę. Szanowni państwo, w ustawie o portach i przystaniach morskich jest definicja infrastruktury portowej – infrastruktura portowa są to ogólnodostępne urządzenia, obiekty, z których każdy może korzystać, nawet jeżeli

leżą bezpośrednio przy terenie dzierżawionym. Zarząd Morskiego Portu Gdynia nie wynajmuje nabrzeży, dróg, parkingów, układów drogowo-kolejowych, tego nam robić nie wolno. Wynajmujemy zaś takie tereny jak: magazyny, place składowe.

Ostatnia rzecz, którą chciałem państwu powiedzieć. Mówi się o tym, że oddajemy w dzierżawę terminal zbożowy. Kończę pracę zawodową, a pracuję w porcie 42 lata i powiem państwu tak, ten terminal wygląda tak: elewator zbożowy – zabytek, po drugie, dwudziestoletni magazyn płaski, który uległ spaleniu podczas dzierżawy przedostatniego dzierżawcy, stoi nieczynny, jest wyłączony z obrotu. Do tego dochodzą jeszcze stare dźwigi, stare urządzenia. Żeby ten elewator czy to miejsce było prawdziwym elewatorem, to wymaga to, po pierwsze, dobrego operatora, który zna się na przeładunkach, a po drugie, dużego zainwestowania, bo bez tego nie ma szans w konkurowaniu.

Na końcu powiem państwu tak: przychody z czynszu dzierżawnego podlegającego waloryzacji firmy, która złożyła najkorzystniejszą ofertę, proszę zapamiętać – 900 mln zł plus 226 mln zł zainwestowania, czyli zaangażowanie kapitału jest na poziomie ponad 1 mld zł. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zgłasza się poseł Łącki i potem panom oddam głos.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panowie ministrowie, zastanawiam się, po co my w ogóle rozmawiamy na temat wydzierżawienia tego terminala, skoro przedsiębiorstwo portowe zrobiło to zgodnie z przepisami. Odpowiednią procedurę zabezpieczyło tak, jak być powinno. Przetarg wygrał przedsiębiorca prywatny o 100% polskim kapitale. Zastanawiam się nad tym, że my będziemy rozmawiać nad tym, żeby anulować ten przetarg? Będziemy to robili? Raczej chciałbym, żeby to skończyć na tym etapie, jak jest – i doprowadzić tę całą procedurę do końca.

W zasadzie to chciałem powiedzieć panom ministrom dwa słowa i uciekam na następną komisję. Przestrzegam przed – przepraszam za słowa – bezkrytycznym wchodzeniem w buty poprzedników na waszych stanowiskach. Poprzednicy stworzyli sobie kilka molochów. Taki moloch, z którym ma pan, panie ministrze, problem, czyli Krajowa Grupa Spożywcza. Chociaż jest pan jej nadzorcą, to nawet nie poinformowała pana o tym, że w jakikolwiek sposób bierze udział w tym przetargu, a pan siedzący obok mówi, że bierze udział, bo mają na to umowy, umowę notarialną. Poprzednicy zrobili kilka takich grup. To jest Krajowa Grupa Spożywcza, to jest Polski Holding Hotelowy, to są Wody Polskie, to są firmy, na które chciałbym zwrócić uwagę, żebyście panowie zrobili najpierw audyt tych firm, a dopiero później zastanowili się, czy je zostawić, czy nimi zarządzać, czy wrócić do tego, co było, czyli do normalnych firm. Wygląda na to, że to są takie kukułcze jaja, z którymi możemy mieć dalej tylko i wyłącznie problemy. Jeżeli one już są na samym początku… A to, panie ministrze, jest niedopuszczalne, że pan o tym nie wiedział – to nie jest pana wina, bo Krajowa Grupa Spożywcza pana nie poinformowała, że oni biorą w jakikolwiek sposób udział w tym przetargu. Chciałbym, żeby panowie ministrowie wzięli to do serca i posprawdzali te wszystkie molochy pozostawione nam w spadku, bo będzie narastał z nich tylko i wyłącznie problem.

Dziękuję, panie przewodniczący, że mogłem powiedzieć te parę zdań. Przepraszam, ale muszę iść na następną komisję. Do widzenia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, panie pośle. Dziękujemy za pana głos.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia Piotr Pawłowski:

Panie przewodniczący, dziękuję za udzielenie jeszcze raz głosu. Chciałbym tylko doprecyzować, żeby nie było wątpliwości w odbiorze tego, co wcześniej przekazałem. Umowa inwestycyjna, która wiąże konsorcjum, które reprezentuję, z Krajową Grupą Spożywczą, jest w pewnym sensie umową warunkową, czyli w przypadku wyboru przez zarząd portu oferty konsorcjum i potraktowania jej jako najkorzystniejszej dla zarządu portu – wówczas umowa inwestycyjna formalnie wchodzi w życie. Czyli innymi słowy wówczas

Krajowa Grupa Spożywcza formalnie już występuje. Dopóty, dopóki oferta konsorcjum, którego jestem też członkiem, nie zostałaby wyłoniona przez zarząd portu jako najkorzystniejsza z różnego rodzaju kryteriów, powodów, to Krajowa Grupa Spożywcza pozostawała w pewnym sensie w cieniu. Tak to może doprecyzuję.

W kwestii odniesienia się do wypowiedzi pana dyrektora Mroza, reprezentującego Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA – nikt nie zakwestionował poprawności przeprowadzenia procedury. Proszę tego nie traktować w ten sposób. Nie dostrzegłem żadnego negatywnego słowa komentarza pod tym kątem. Pragnę zwrócić uwagę na inną rzecz, która jest niepokojąca z – nazwijmy to – punktu widzenia interesu narodowego. Mianowicie została dopuszczona możliwość tego, żeby w tym procesie wzięły udział firmy handlowe, czyli firmy, które są bardziej zainteresowane obsługą własnej masy towarowej niż podmioty neutralne, podmioty autonomiczne, podmioty gotowe do tego, żeby oferować swoje usługi dla wszystkich zainteresowanych stron, bez preferencji. Innymi słowy, dopuszczenie firm handlowych, które notabene w tym przypadku przy aktualnej i jeszcze obowiązującej punktacji zajmują miejsca nr 1 i nr 2 na czterech oferentów, to jest to wybór pomiędzy jedną spółką handlową a drugą spółką handlową. Pytanie, czy my tego faktycznie jako kraj potrzebujemy – przekazania możliwości prowadzenia przez 30 lat tego terminala z tak dobrymi parametrami dostępowymi firmie de facto, która w dużej mierze będzie, nazwę rzeczy po imieniu, obsługiwać w pierwszej kolejności swoją masę towarową.

Kolejna rzecz, panie dyrektorze, to słowa komentarza też odnośnie do samego prowadzenia tego postępowania przetargowego. Tak, są zastrzeżenia co do szybkości państwa reakcji, mianowicie wszyscy czterej oferenci – nie znam ani jednego podmiotu, który miałby inną opinię – wyrazili gigantyczne zaniepokojenie samym faktem odsunięcia składania samych ofert wiążących o trzy miesiące z nie wiadomo jakich powodów. Faktycznie, zarząd portu chciał mieć możliwość odsunięcia momentu przyjmowania ofert wiążących, ale pierwotnie deklarował, że potrzebuje na to tygodnia do dwóch tygodni. Podobno, gdy wpłynęły do zarządu portu dwa takie podania, to zarząd portu zdecydował się na to, żeby moment przyjmowania ofert wiążących poprzedzał wybory parlamentarne. Nie wnikam w powody tego, natomiast raz jeszcze podkreślam – sam proces był nieprawdopodobnie bardzo odsuwany, rozwlekany w czasie. Jak państwo doskonale wiecie – swoje słowa ponownie kieruję do zarządu portu – kwestia gotowości do przeprowadzenia procesu wyłonienia nowego dzierżawcy na to aktywo była już zarządowi znana pod koniec 2011 r., a najpóźniej w styczniu 2022 r., z chwilą gdy dotychczasowi dzierżawcy, czyli konsorcjum amerykańsko-holenderskie, podjęli z zarządem portu, notabene moimi rękoma, negocjacje związane z możliwością skrócenia tejże umowy dzierżawy, która automatycznie upoważniała, mówiąc kolokwialnie – dawała zielone światło zarządowi portu do przygotowania się do ogłoszenia postępowania przetargowego na wybór nowego dzierżawcy na ten trzydziestoletni okres. Z uwagi na równolegle toczący się proces przetargowy związany z wydzierżawieniem na 30 lat – mówimy o terminalu kontenerowym – zarząd portu stwierdził wówczas, a przynajmniej było to tak oficjalnie komunikowane, że z uwagi na nadmiar pracy nie jest w stanie przeprowadzić dwóch postępowań następujących mniej więcej po sobie i w związku z powyższym decyduje się na to, żeby wprowadzić operatora tymczasowego na pierwotnie 12 miesięcy z opcją minimalnego przedłużenia. Stąd też pojawiła się firma Mondry, firma, która de facto tuż przed dzisiejszym spotkaniem przekazała nam wszystkim swoje stanowisko w sprawie.

Konkludując – gdyby zarząd portu tak naprawdę nie zaniechał przeprowadzenia szybko i zwarcie procesu wyłonienia nowego dzierżawcy, to dzisiejsze spotkanie nie miałoby miejsca. Natomiast, abstrahując od tego, podkreślam raz jeszcze, że niezrozumiałym było przesunięcie przez zarząd portu terminu składania ofert wiążących. Dziękuję za umożliwienie zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze.

Jeszcze pan minister Marchewka. Tak, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, chciałbym tylko zwrócić uwagę na jedną zasadniczą kwestię. Nie powinniśmy dzisiaj dyskutować o tym, czy jakiś podmiot powinien zostać dobrze wybrany albo źle wybrany. Jakiekolwiek sugestie na temat tego, co dzieje się w postępowaniu przetargowym, są po prostu niedopuszczalne – chcę to powiedzieć jasno. Dzisiaj jako ministerstwo działamy w zakresie i w ramach prawa, które nas obowiązuje. Został przygotowany i obowiązuje w sposób otwarty w procedurze transparentnej publiczny przetarg i zostało to wyłonione przez zarząd portu. Mając dziś ten wniosek, jako ministerstwo będziemy weryfikować wszystkie kwestie związane z tą procedurą przetargową tylko w kontekście przesłanek systemowych, o których wspomniałem, a są te przesłanki cztery i muszą w tej sprawie wypowiedzieć się różne służby państwowe. Jakiekolwiek rozmowy na temat tego, że ktoś gdzieś uczestniczył, więc wypadałoby na to inaczej spojrzeć, są po prostu niedopuszczalne – i chcę to powiedzieć jasno i głośno. Wszystko dotyczy procedury przetargowej w sposób transparentny, otwarty i nie ma tutaj żadnych możliwości, jakiegokolwiek pola do decyzji czy podważania decyzji komisji, która to podważała. Teraz jest czas na sprawdzenie wszystkich działań zgodnie z procedurami i z przesłankami, które są zawarte w ustawie o portach morskich. Odmowa wyrażenia zgody na podpisanie umowy może mieć miejsce tylko i wyłącznie w związku z czterema przesłankami, o których już mówiłem: zagrożenie obronności, bezpieczeństwa, stwierdzenie niezgodności sposobu zagospodarowania, stwierdzenie niezgodności przewidywanego sposobu gospodarowania z planem rozwoju albo inny ważny interes publiczny. To są jedyne kwestie, o których możemy dyskutować. Te procedury są teraz realizowane. Jakiekolwiek sugestie dotyczące procedury przetargowej moim zdaniem są niedopuszczalne i rozmowa na ten temat nie powinna się w ogóle toczyć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie mam tak ortodoksyjnego zdania jak pan minister…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Po prostu chodzi mi o to, że powiedziałem jasno, na jakich podstawach to teraz weryfikujemy. Jest otwarty przetarg. Wszystko powinno być realizowane zgodnie z prawem, w sposób, który nie wzbudza żadnych wątpliwości. Dzisiaj naszą rolą jako Ministerstwa Infrastruktury jest postępowanie zgodnie z przesłankami ustawowymi i sprawdzanie w tym zakresie. I to właśnie robimy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Mam nadzieję, że postępowanie zgodnie z przesłankami wyrażonymi w ustawie dotyczy za każdym razem każdej działalności każdego organu publicznego. Natomiast, panie ministrze, nie szedłbym tak daleko w takiej ocenie przetargu czy jego warunków. To jest normalna dyskusja, część debaty publicznej. Właśnie to, że mamy tutaj jawną przestrzeń do dyskusji, dotyczącą jawnego przetargu, to myślę, że nie jest to nic złego, że omawiamy sprawy państwowe. Pamiętajcie państwo, że parlament jest od tworzenia prawa, ale Sejm ma dodatkową, wyjątkową kompetencję – dlatego Sejm jest tak naprawdę najwyżej w hierarchii wszystkich instytucji państwowych w Polsce, bo z jednej strony tworzy prawo, jest tym motorem zmian w prawie, ale z drugiej strony jako jedyny ma funkcję kontrolną wobec rządu polskiego i komisje zajmują się też kontrolowaniem rządu polskiego, również działalności pana ministra, również poprzedniego rządu i każdego następnego. Nie widzę w tym nic zdrożnego, że omawiamy te kwestie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Ja tylko wyjaśnię ostatnim zdaniem. Mogę?

Panie przewodniczący, chciałem jasno powiedzieć, że teraz na etapie postępowania, które jest procesem administracyjnym, rolą Ministerstwa Infrastruktury jest działanie w ramach, które określa ustawa. To, co otrzymaliśmy z portu w Gdyni jest weryfikowane pod względem przesłanek, które są zawarte w ustawie. Jeżeli te przesłanki, które są zawarte w ustawie, zostaną spełnione, to będziemy podejmować decyzje co do kolejnych kroków postępowania. Tyle chciałem w tej sprawie powiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, to bardzo dobrze. My je też na Komisji weryfikujemy, śledzimy, bo są to ważne, strategiczne sprawy. Te cztery przesłanki, a przynajmniej dwie z nich są przesłankami, które podlegają jednak pewnej interpretacji. Ta interpretacja może pójść albo w jedną, albo w drugą stronę. Z tego co uczyli mnie kiedyś, dawniej na studiach, to zdaje się, że są to klauzule nieocenione. W związku z czym możemy to interpretować w różny sposób w zależności od okoliczności – jeden rabin powie tak, inny rabin powie nie.

Przepraszam, pan się najpierw zgłaszał, proszę się przedstawić.

Radca prawny w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA Filip Krzystyniak:

Może pan prezes pozwolić, bo jestem w kontrze do tego?

Prezes spółki Mondry sp. z o.o. Pierre Pages:

Proszę, proszę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jak się tak dogadujecie ponad naszymi głowami…

Radca prawny w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA Filip Krzystyniak:

Chciałbym w kontrze do tego, co powiedział pan występujący w trzech rolach. W takim razie dlaczego nie zawarto umowy z konsorcjum i Krajowa Grupa Spożywcza nie wystąpiła oficjalnie w przetargu? To pozostawiam państwu do odpowiedzi. Ja nie wiem.

Chciałbym zauważyć odnośnie tego przesunięcia terminu. To jest bardzo ważny przetarg dla Zarządu Morskiego Portu w Gdyni. Nie mogliśmy zrobić tego szybko. Musieliśmy zrobić to z należytą starannością. Przejęliśmy teren po dzierżawcy, który nie wykonał umowy do końca. Umowa została wcześniej rozwiązana. Kuchnię dotyczącą tego, dlaczego i w jakich okolicznościach umowa została rozwiązana, zostawię dla siebie. Umowa została wcześniej rozwiązana. Musieliśmy przed ogłoszeniem przetargu dokonać szeregu analiz – badania gruntu, badania czystości gruntu, bo poprzedni dzierżawca mógł zostawić ten grunt w różnym stanie. Musieliśmy podjąć analizy w zakresie opinii, jaką stawkę czynszu powinniśmy przyjąć, więc opieraliśmy się na opinii rzeczoznawców. Później dokonywaliśmy dokładnej analizy złożonych dokumentów, ofert, najpierw wstępnych, a później ostatecznych. Potrzebowaliśmy dużo czasu, żeby komisja mogła w sposób należyty zbadać całość dokumentów pod względem prawnym, ekonomicznym i biznesowym. Dlatego wskazywanie obecnie… Bo do tego momentu nie były zgłaszane nam zarzuty, że zrobiliśmy coś nieprawidłowo, że się ociągamy czy cokolwiek, nie zarzucano nam opieszałości. Nie były podnoszone takie argumenty, więc jestem zaskoczony, że na tej sali padły takie słowa…

Dyrektor do spraw nieruchomości i umów w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA Janusz Mróz:

Post factum…

Radca prawny w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA Filip Krzystyniak:

Post factum, jak powiedział pan dyrektor. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę.

Prezes spółki Mondry sp. z o.o. Pierre Pages:

Dziękuję bardzo. Pierre Pages, spółka Mondry sp. z o.o., obecny operator terminala zbożowego w Gdyni. Jestem tu w trosce o pracowników, którzy pracują jeszcze w Gdyni. Mamy ponad 50 osób – kobiety i mężczyźni, którzy pracują tam od ponad 20, 30 lat i dzisiaj ich praca jest zagrożona przez nieznane zakończenie tego przetargu. Chciałbym, żebyśmy o tym pamiętali. To jest bardzo istotna sprawa. Przetarg ma skończyć się do końca czerwca. Już dostaliśmy wypowiedzenie w tej sprawie.

Jeszcze druga rzecz. Jeżeli był jakiś układ pomiędzy jednym uczestnikiem przetargu a jakąś państwową firmą, czy to był poprzedni rząd, czy nie, to osobiście czuję, że jest to nie fair dla innych firm, które złożyły ofertę w przetargu. Aż do tego momentu wierzę, że ten przetarg był prowadzony w sposób bardzo rygorystyczny, bardzo profesjonalny

i bardzo czysty. Czuję, że był on bardzo przejrzysty. Martwię się teraz, że jakakolwiek próba, aby unieważnić przetarg w tym momencie, czy na rzecz Krajowej Grupy Spożywczej, czy na rzecz innego podmiotu państwowego. Jeżeli był lub jest taki układ pomiędzy jedną a drugą firmą, która uczestniczy w przetargu – to podlega to wielu zapytaniom co do zgodności prawnej prowadzenia przetargu.

Jestem za jak najszybszym zakończeniem tego przetargu według procedury i według wszystkich formalności, które prowadzone są aż do tej pory, bo nie tylko nasi pracownicy potrzebują odpowiedzi w tej sprawie, w sprawie ich przyszłości, ale też cały rynek polskich producentów potrzebuje modernizacji tego obiektu. Ten zabytek jest w naprawdę bardzo prymitywnym stanie i fakt, że nasza firma jest w stanie obecnie realizować ponad 900 tys. t rocznie obrotu, to jest to cud, ale nie możemy prowadzić tego dłużej z powodu obecnego stanu tego obiektu.

Mam nadzieję, że wszyscy mnie rozumieją. Czekam na zakończenie tego przetargu według ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze.

Bardzo proszę. Proszę się tylko przedstawić.

Asystent społeczny posła Michała Kołodziejczaka Filip Pawlik:

Dzień dobry, Filip Pawlik, asystent społeczny wiceministra Michała Kołodziejczaka. W naszej opinii obecny przetarg może doprowadzić do monopolizacji rynku. Przejęcie czy wygrana tego przetargu przez dane konsorcjum może doprowadzić do przejęcia aż 70% eksportu zbóż. Dlatego całkowicie się na to nie zgadzamy i będziemy robić wszystko, aby przetarg został unieważniony i co najmniej ogłoszony od nowa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję, chociaż nie do końca rozumiem formułę, bo pan minister Kołodziejczak jest ministrem, a jest tu inny przedstawiciel resortu… A nie, nie ma tutaj resortu rolnictwa. Nie jest pan pracownikiem ministerstwa rolnictwa?

Asystent społeczny posła Michała Kołodziejczaka Filip Pawlik:

Nie jestem. Jestem asystentem społecznym.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To taka nietypowa formuła.

Bardzo proszę, ostatni głos.

Przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia Piotr Pawłowski:

Szanowni państwo, chciałbym raz jeszcze podkreślić, tak aby to dobrze wybrzmiało – umowa, na którą się dzisiaj powołałem, którą państwu dzisiaj państwu zasygnalizowałem, była umową stricte warunkową, czyli wchodziła ona w życie w momencie wyłonienia przez zarząd Morskiego Portu Gdynia oferty konsorcjum. Innymi słowy, na tym etapie nie jest mi znany powód, dlaczego Krajowa Grupa Spożywcza nie chciała przystąpić bezpośrednio tudzież ewentualnie zdecydowała się na taką formułę, na jaką się zdecydowała. Podkreślam raz jeszcze, że umowa miała charakter stricte biznesowy, stricte prawny, stricte logiczny, więc nie było niczego, co było nieetyczne, wbrew temu, co zostało tutaj przed chwilą zasugerowane.

Natomiast odniosę się do słów pana Pierre’a Pagesa i przedstawiciela strony społecznej. Szanowni państwo, musimy odpowiedzieć sobie na jedno fundamentalne pytanie: czy chcemy, aby tego typu aktywa portowe były w gestiach podmiotów, które dysponują masą, podkreślam raz jeszcze, obsługują tę masę w pierwszej kolejności na tymże aktywie, a ewentualnie w przypadku dostępnych mocy przeładunkowych są gotowe na pomoc innym podmiotom w tym, żeby te podmioty prowadziły handel zagraniczny, międzynarodowy? To pozostawiam państwu. Natomiast panie Pierze Pages, przytoczę panu kilka informacji. Faktycznie, chylę czoła, jeżeli chodzi o skuteczność, o obsługę takiej masy towarowej świadczoną przez ten terminal będący wciąż w budowie, w przebudowie. Natomiast umknęło zasygnalizowanie, skąd pochodziła ta masa towarowa. Podkreślam, będę teraz zaokrąglać do pełnych wartości, w pierwszym kwartale 2023 r.

pana spółka zrealizowała 190 tys. t w ramach, których podmiotów innych niż pańska organizacja było pięć, sześć. W kwartale drugim, trzecim i czwartym de facto cała masa towarowa pochodziła tylko i wyłącznie od państwa. Dane, które posiadam, pochodzą od agentów spadkowych, są skonfrontowane z kapitanatem portu, dotyczą każdej konkretnej jednostki, każdego konkretnego statku, łącznie z terminami podejścia, z masą tego tonażu. Innymi słowy chcę zasygnalizować to, że w pierwszej kolejności obsługuje pan masę, która przechodzi przez państwa organizację, a dopiero później jest pan ewentualnie gotowy na to, aby obsługiwać masę towarową innych kontrachentów. Pytanie teraz takie: do czego ma służyć terminal portowy? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam bardzo, ale trochę wykraczamy już poza temat naszego posiedzenia. Myślę, że te kwestie, które pan teraz podnosi, to są kwestie weryfikacji podczas przetargu, kto ma lepszą ofertę, kto ma lepsze warunki, kto ma więcej punktów, ale to nie będzie przedmiotem naszego dzisiejszego posiedzenia, żebyście jako konkurenci w przetargu mogli przebijać się w licytacji, kto jest lepszy. To nie.

Bardzo proszę, pan prezes.

Prezes spółki Mondry sp. z o.o. Pierre Pages:

Chciałbym tylko powiedzieć do przedstawiciela ministra Kołodziejczaka, że jedna firma i nadmierna koncentracja na rynku, to jest oddzielny temat. Taki problem powinien być rozwiązany na poziomie UOKiK czy na poziomie Ministerstwa Infrastruktury. Przetarg taki, jaki jest, powinien być rozstrzygnięty.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Dobrze, proszę się przedstawić.

Dyrektor finansowy spółki Mondry sp. z o.o. Mira Chmurkowska:

Nazywam się Mira Chmurkowska, jestem CFO spółki Mondry sp. z o.o. Odniosę się do tego, co powiedział pan przedstawiciel pana ministra Kołodziejczaka, i rozwinę to, co powiedział pan Pierre.

Proszę państwa, ten przetarg był świetnie zorganizowany, transparentny, to już wiele razy padło. Ale nie mamy w tym przetargu według tych specyfikacji tylko dwóch opcji, jeżeli chodzi o rozstrzygnięcie. Nie jest to tylko wybór pierwszego podmiotu, co do którego toczy się w tej chwili kontynuacja postępowania, lub unieważnienie. Otóż nie, proszę państwa, jest trzecie rozwiązanie. Unieważnienie przetargu byłoby najgorszym z możliwych rozwiązań, dlatego że tak jak już tu padło ze strony zarządu portu, port dalej musiałby ogłosić przetarg, procedura trwałaby kolejne półtora roku, a ta nieruchomość oprócz tego, że nie przynosiłaby żadnego dochodu portowi, to po prostu by niszczała. Jesteśmy chyba zainteresowani, żeby ona jak najszybciej i prawidłowo ruszyła. Zarząd portu bardzo dobrze robił, że procedował to bardzo transparentnie. Ale na co chcę zwrócić uwagę? Załóżmy, że z jakichś powodów ten pierwszy podmiot, który jest wybrany do dalszego procedowania, nie będzie mógł teraz zawrzeć umowy dzierżawy – to specyfikacja mówi, że zarząd portu może zwrócić się o zgodę na wydzierżawienie temu, który jako drugi złożył najlepszą ofertę, i dalej z nim procedować. Tak że nie stawiajmy przed oczami Komisji wariantów – albo dajemy jednemu podmiotowi, albo unieważniamy. Nie będę komentowała tej trzeciej dziwnej propozycji z tajnymi porozumieniami, dlatego że jest to poza meritum naszego spotkania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję.

Na koniec spytam, panie dyrektorze, ile trwało postępowanie przetargowe, które w zasadzie jeszcze się nie zakończyło. Ale kiedy się zaczęło?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Trwa około roku.

Dyrektor finansowy spółki Mondry sp. z o.o. Mira Chmurkowska:

Zaczęło się dokładnie 22 września 2022 r. Trwa półtora roku.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

OK. Półtora roku, dobrze.

Nikt więcej nie chce z państwa zabrać głosu?

Dobrze. Myślę, że było to bardzo dobre spotkanie, posiedzenie Komisji. Wyjaśniliśmy kilka kwestii. Kilka kwestii pozostało do rozwiązania. Będziemy bacznie przypatrywać się tej sprawie, bo ona faktycznie, jak zauważyli to panowie członkowie zarządu portu w Gdyni, ma strategiczne znaczenie.

Dziękuję państwu bardzo i zamykam posiedzenie Komisji.